

IACS議長協会を終えて

国際室

1. はじめに

本会は、2010年7月から2011年の6月末までの1年間、IACS（International Association of Classification Societies、国際船級協会連合）の議長協会となり、上田会長はCouncil（理事会）議長を務めた。

1968年のIACS創設以来のメンバーである本会は、過去3度のIACS議長協会を務めており、今般、4度目の議長協会を終えたこととなる。

本稿では、本会が議長協会として行った活動及びその成果について総括する。

2. IACS議長協会としての活動

本会は、議長協会として、Council, Chairman's Office（Council議長、副議長2名及び事務局長から構成）及びGeneral Policy Group（GPG、一般政策部会）について、以下の会合を主催するとともに、会合間のメール審議の議長を務める等、IACSの活動を主導した。

2010年 10月	Chairman's Office 会合（東京）
10月	第69回GPG 会合（東京）
12月	Chairman's Office 会合（ロンドン）
12月	第62回Council 会合（ロンドン）
2011年 4月	第70回GPG 会合（ソウル）
5月	Chairman's Office 会合（オスロ）
6月	Chairman's Office 会合（京都）
6月	第63回Council 会合（京都）

また、上田会長は、Council議長として、IMO事務局長及びICS等の業界団体を訪問し意見交換を行うと共に、以



写真1 Council議長として議事進行を務める上田会長

下に示した各種カンファレンス等において積極的に基調講演等を行い、更には海事関連プレスとの会合を行う等、IACSを代表しての意見発信、交換等の活動を精力的に行った。

2010年 9月	Indian Shipping Summit（ムンバイ）
9月	TradeWinds Shipping China（北京）
10月	SCI Golden Jubilee Seminar（デリー）
10月	IMO World Maritime Day Parallel Event（プエルトアイレス）
10月	Tripartite Meeting（東京）
11月	第4回アジア造船技術フォーラム（京都）
2011年 3月	CMA Shipping 2011（コネチカット）
4月	Seatrade Awards（ロンドン）

GPGの活動についても、関連業界の発展に資することを念頭に、IACSの統一規則（UR）及び統一解釈（UI）等の制定改廃の議論を主導した。例えば、非常用消火ポンプの吸込揚程に関する統一解釈（UI SC178）においては、IMOのMSC88（第88回海上安全委員会）において承認されたMSC.1/Circ.1388（2012年1月1日以降の起工船に適用）では適用までの猶予期間が十分でないとの認識から、本会より、2012年1月1日以降の建造契約とするよう提案するなど、合理的なUIとなるよう議論を先導した。

以下では、IACS議長就任時に掲げた次の3つの重点施策の成果について総括する。

- ① IMOを含む海事社会への積極的な技術的貢献
- ② 海事業界全体の意見やニーズの反映
- ③ より透明性の高いIACSへの確実な移行



写真2 第63回Council会合の様子

3. 重点施策及びその成果

3.1 IMOを含む海事社会への積極的な技術的貢献

(1) 調和CSRの開発及びGBSへの適合

IACSは、業界要望に応えるべく現行の油タンカーとばら積貨物船のための2つのCSRを一本化する調和CSR開発プロジェクトを進めている。一方、2010年5月に開催されたIMO MSC87において船体構造に関する船級協会規則に求められる機能要件や適合検証ガイドラインを定めたIMO GBS (Goal Based Standard) 及び関連のSOLAS条約(第II-1章3-10規則)改正が採択された。これにより、油タンカー及びばら積貨物船用の船級協会規則は、2013年末までにIMO GBSに適合させた上で、IMOに提出し、IMOによる適合検証を受けることが求められる。このため、IACSとしては、調和CSRをIMO GBSに適合させることを決定した。

IMO GBSの導入スケジュールが時間的に非常に厳しいことから、IACS議長として、GBS適合の調和CSR開発を最優先で推進した。

特に、調和CSRの第一次草案が、適切に関連業界の外部レビューを受けられるよう調整し、2013年末までにGBS適合の船級規則及び自己評価報告書をIMOに提出すべく、調和CSRの開発スケジュール立案を主導した。また、GBS完全適合に必要なCSR以外の規則及び基準の開発にも着手した。

さらに、本会は調和CSR開発専任の10のプロジェクトチーム(PT)の内、主要な7つのPTに参加し、議長協会として調和CSRの開発を先導するだけでなく、技術的側面からも積極的な貢献を行った。

(2) GHG排出の削減

海運、造船に於ける環境問題は、海事社会全体で一体となって取り組むべき課題であり、IACSはGHG削減の問題を最優先課題のひとつとして扱っている。2011年7月開催のIMO MEPC62(第62回海洋環境保護委員会)に於いて採択された新造船に関するエネルギー効率設計指標(EEDI: Energy Efficiency Design Index)に関し、船級協会として培ってきた技術力を背景に、技術的な側面から積極的な貢献を行った。

具体的には、IACSは環境問題に特化した専門家グループを設置して、GHG削減に関わる技術課題の一つである、船舶の最低船速に関する指針(案)をIMOに提案する等の技術的貢献を行った。

更に、関連業界と意見交換を行う中で、GHG削減に関するIACSと関連業界の共通の懸念事項が浮き彫りとなったことから、円滑な規制の導入に貢献すべく、国際船主団体に加えて日中韓の造船団体他との合同作業部会を設立し、EEDIの導入に関する実用的ガイドラインの開発に着手した。

3.2 海事業界全体の意見やニーズの反映

海事業界はグローバルな業界であり、IACSは関連業界の意見を幅広く、且つバランスよく聞き入れることが重要である。

例えば、利害関係が異なる船主団体と造船団体とは考え方が異なる場合があり、また、地域的な海事産業の構造の違いにおいても意見の相違は当然見受けられる。従来、IACSは欧州に本拠地を置く国際海運団体との交流が深く、アジア或いは造船業界の声が反映されにくい面があった。この為、一部の意見に偏重することなく、海事業界全体の意見やニーズをバランスよく反映させることを常に念頭に置き、幅広く関連業界の意見を取り入れるよう努めた。

具体的には、調和CSRの外部レビューを目的とした外部諮問グループ及び前述のEEDIに関する合同作業部会において、アジアが主体の造船業界の情報や意見を反映するために、日本造船工業会(SAJ)、中国船舶工業行業協会(CANSI)、韓国造船工業会(KOSHIPA)の参加を提案し、これを実現した。

更に、本会の議長任期中に留まらず、IACSとして、継続的にアジアの意見を取り入れていくために、年1回IACS Councilと業界団体との定期会合に、従来の国際海運団体等に加えて、アジアの造船界代表としてアジア造船技術フォーラム(ASEF)を招聘することを提案し、IACSの合意事項とした。

3.3 より透明性の高いIACSへの円滑な移行

IACSは、欧州委員会(EC)から受けた競争法違反の嫌疑を晴らすために、ECに対して確約(IACSコミットメント)を提出し、より客観的な基準に基づき透明性の高い国際連合に移行する過程にある。

IACS議長として、特に、新しいIACSメンバー資格基準の運用及び独立性を確保した新IACS品質システムへの移行を確実に履行すると共に、IACSの高い品質レベルを維持することに注力した。

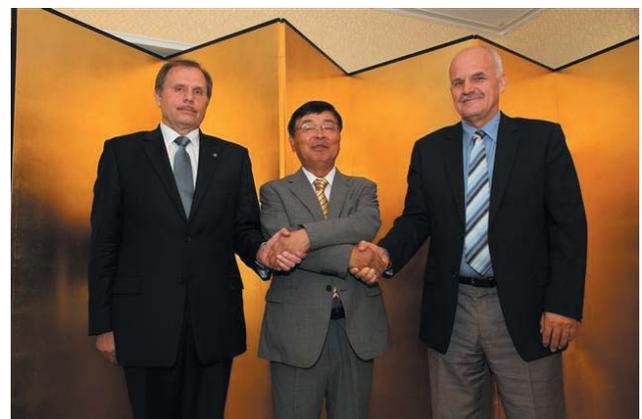


写真3 上田会長とCRS(右)及びPRS(左)のCouncilメンバー

(1) 独立性を確保した新IACSへの移行

IACSは、独自の品質管理認証スキーム（QSCS）によってその高い品質基準を保っている。従来、IACSはIACS独自の監査体制によりIACS内部監査を実施してきたが、ECへのコミットメントにより、品質監査のIACSからの独立性を確保するため、民間認証団体（ACB: Accredited Certification Body）によるIACS QSCSの品質監査システムへ移行することとなった。

IACS議長として、メンバー船級協会の高い品質レベルの維持、継続的な改善を念頭に、新IACS品質システムへの円滑な移行が行われるよう注力し、2011年1月1日をもって新システムへの完全移行を実現させた。

(2) 新メンバーの加盟審査

従来のIACSのメンバー資格基準については、登録船隻数や検査員数といった量がひとつの基準となっていた。しかし、より客観的で透明性のある質的基準が定められた。

この質的基準としては、船級規則の制定改廃の能力の保持、船級船の十分な検査体制の保持、図面審査や研究開発の能力の保持、IACSの品質システムの保持等が要求される。

IACS議長として、この新しいメンバー資格基準に従って、新規にIACSへの加盟を求める船級協会に対し、厳格かつ公正な評価の実施が行われるよう主導した。

その結果、2011年5月3日にクロアチア船級協会（CRS）を、同年6月3日にポーランド船級協会（PRS）をIACSの正規メンバーとして迎え入れ、IACSメンバー数は13となった。

(3) 現メンバーの資格維持

IACSは組織としての透明性をより高めるため、新メンバーに対する資格基準の見直しと同時に、IACSの現メンバーも3年に一度のメンバー資格維持審査を受ける手続きを確立した。この資格維持審査を満足できなければ、IACSメンバーとしての資格停止等の措置が採られる。

2011年、新規に確立した手続きに従って、現メンバーの資格維持評価が初めて実施された。新メンバーの加盟審査と同様に、厳格かつ公正な評価を行った結果、全ての現メンバーがメンバー資格基準を満足していることが確認された。結果的に、IACSの品質の高さを改めて証明することができた。

また、第63回Councilに於いて、IACSの高い品質レベルの維持、改善に向けた活動強化策の策定を合意し、そのための検討に着手した。

4. 最後に

本会は議長協会を務める上で、高い技術力及び高い品質レベルを基に、海上の安全性向上及び海洋環境の保護に関して海事業界に貢献するという、IACSの基本理念を踏襲し、その上で、3点の重点課題に尽力してきた。

また、海事業界の方々とのコミュニケーションをこれまで以上に強化し、ご協力を得ることによって、3つの重点施策に対し、成果を挙げることができ、結果的に、IACSの強化に繋がったと考える。

6月に開催されたCouncil会合では、上田会長より、「従来のサービスを保証しつつ、利害関係者とのより一層の対話強化により、船級サービスの内容が業界のニーズに全面的に応えつつ、21世紀の船級協会として船級サービスの幅を広げていきたい」との声明を行い、IACSの発展、また、これまで以上の海事関連業界への貢献を強く訴え、メンバーの賛同を得た。

6月30日をもって、本会の4度目の議長協会は終了し、本会は副議長協会となる。今後も、IACS副議長協会としての立場を活かし、IACSの活動に貢献するとともに、関連業界の意見反映に努めたい。また、海上の安全及び海洋環境の保護並びに海事産業の発展に貢献、寄与できるよう、これまで以上に積極的に国際活動に取り組む所存である。

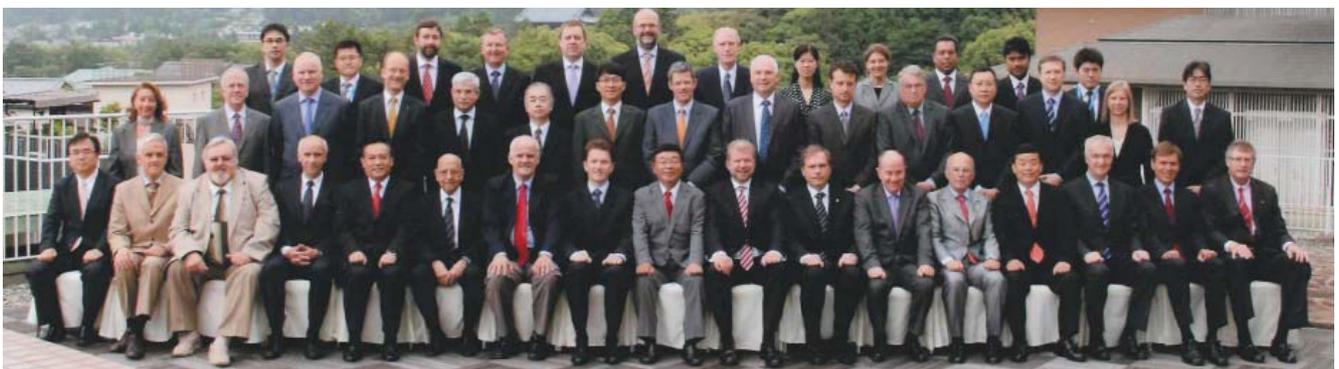


写真4 第63回Council会合の出席者